Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1836 de 2013

COPSA

Gerencia General
ver exposición

Gremio
ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 3 de setiembre de 2013

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Amin Niffouri.
MIEMBROS:	Señores Representantes Daniel Caggiani, Guzmán Pedreira, Jorge Pozzi, Pedro Saravia Fratti y Rubenson Silva.
DELEGADO DE SECTOR:	Señor Representante Nicolás Pereira.
INVITADOS:	Por la Gerencia General, contador Javier Cardoso, Gerente General y Daniel Kaitazoff, Director. Por el Gremio, señores Alejandro Alberro, Oílcar Camaño, Fernando Lois, Gustavo González, Wilson Rodríguez, Carlos Araújo y Luis Bogio.

SEÑOR PRESIDENTE (Niffouri).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Es un gusto recibir al Gerente General de la empresa Copsa, señor Daniel Kaitazoff, quien asiste acompañado del contador Javier Cardoso.

En principio, la empresa había solicitado una audiencia por el tema del transporte suburbano, pero a la luz de los hechos acontecidos con las líneas del departamento de Canelones y, como Diputados de ese departamento, entendimos conveniente incluir también este otro punto. Es en ese sentido que les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR KAITAZOFF.- Integro el Directorio de la empresa Copsa.

Antes que nada, debemos agradecer a la Comisión la oportunidad de que la empresa pueda dar su visión sobre algunos hechos que vienen aconteciendo en el transporte en los últimos años.

Estuvimos en esta Comisión en abril de 2012, en oportunidad de analizar lo relativo al fideicomiso de administración del boleto, que lógicamente implicó un trámite parlamentario y dio sus frutos a fines de ese año.

Nosotros habíamos manifestado que, desde 2005 hasta la fecha, el transporte venía sufriendo transformaciones. Algunas empresas han podido asimilar esas transformaciones de una forma natural, pero a otras les ha costado más, en función de que hay un tratamiento diferenciado para los distintos sectores que integran el mercado. Por ejemplo, el sector suburbano convive con otras actividades como las que tienen que ver con el sector urbano. En las unidades que operaban en Montevideo, a raíz de esas transformaciones que comentamos, se procesaron algunos cambios. Esos cambios tienen que ver con el pasaje de los límites departamentales. Antes, esa era una situación que estaba limitada; cada empresa funcionaba dentro de un espacio físico. A raíz de esas transformaciones, esos sectores se fueron extendiendo.

La empresa tiene tres áreas de servicios bien diferenciadas. La mayor está integrada por las líneas suburbanas y nuclea a doscientas cincuenta unidades. También tiene un sector de actividad estrictamente departamental de Canelones, que no ingresa a Montevideo y nuclea a cuarenta y cinco unidades. Asimismo, tiene un sector interdepartamental que cubre frecuencias entre Montevideo y Maldonado, que nuclea veinticinco unidades más.

Cada uno de esos sectores tiene una realidad distinta y diferenciada. El más fuerte de esos sistemas es el suburbano y es el que de alguna manera ha permitido que el sector departamental de Canelones haya tenido un desarrollo durante estos ochenta y tres años de actividad, en función de que la empresa podía disponer de recursos para aplicar en otras áreas de actividad que no eran las estrictamente vinculadas al espacio en el que se regula el transporte.

Para entendernos correctamente, cabe decir que todo lo que es el sector suburbano e interdepartamental lo regula el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y lo que es departamental, en nuestro caso, lo regula la Intendencia de Canelones.

Decíamos que en este tiempo ha habido transformaciones en las que hemos participado. Reconocemos que algunas de ellas han tenido importancia y llegaron para quedarse, como es la política de subsidios. Sin embargo, tenemos una queja respecto de la política de subsidios y es que los subsidios para las empresas urbanas no son iguales que los de las empresas suburbanas e, inclusive, algunas de estas no reciben ningún subsidio por parte de la Intendencia de Canelones. Es cierto que todas reciben el subsidio del gasoil, que es el que permite que el usuario tenga un boleto más barato. En algunos sectores se comenta que esta es una política dirigida a las empresas pero, en realidad, es para beneficiar al usuario, a fin de que pague un boleto más barato.

Con la finalidad de dar algunos números, cabe decir que el 40% de los ingresos del sector urbano -que es el que tiene que ver con la Intendencia de Montevideo- corresponde a subsidios de parte del Gobierno. Por otra parte, el sector suburbano -que es el que nosotros integramos- recibe solo un 20% de subsidios de parte del Gobierno. No habría ningún inconveniente si los sectores en los que trabajan estas empresas estuvieran delimitados o diferenciados, pero empiezan a aparecer conflictos cuando en un mismo mercado coliden dos tipos distintos de prestación de servicio.

Dado que esa brecha que les manifestamos es muy difícil de equiparar, hemos promovido ante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas la realización de un estudio de la estructura de costos y el cálculo de las tarifas correspondiente. Hemos trabajado durante varios años con autoridades del Ministerio, tratando de llegar a un buen entendimiento en esa materia. Sin embargo, como vimos que no se podía mejorar en ese camino de diálogo y entendimiento, recurrimos a la Justicia para que determinara si es correcto lo que manifiesta la empresa, en cuanto a que existe un desfase importante en la estructura de costos y la política de subsidios que aplica el Gobierno para un mismo sector.

Además, corresponde señalar que en esa tónica de averiguaciones que hemos hecho, comprobamos que hay un cierto comportamiento errático en la asignación de los recursos, aun dentro de un mismo sector suburbano.

También hay otros factores que desestabilizan. Para dar una idea más exacta, quiero decir que Copsa representa el 47% del sector suburbano y hay otras empresas que también operan dentro de esta área de actividad que es el sector suburbano y, por los contactos que tenemos con ellos, podemos asegurar que también están teniendo dificultades.

Por otra parte, queremos informar que hay una precarización del sistema de concesiones. Hace muchos años, el sistema de concesiones era un sistema de concesión de líneas, pero hoy está siendo precarizado con el otorgamiento del título de permisario precario. Esta medida está acompañada con la distorsión de los valores de los insumos que integran la estructura de costos, que es la base o el corazón de la concesión. En la medida en que en esa estructura de costos se incluyan valores reales, lógicamente se va a obtener como resultado lo que se conoce como kilómetro operativo de la empresa. Esa es la base, que se divide entre el porcentaje de ocupación fijado por el Ministerio, teniendo en cuenta el valor pasajero-kilómetro que, multiplicado por los kilómetros que debe desplazarse una persona, da lo que se conoce como tarifa de acceso, que es regulada y homologada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Como mantenemos una diferencia con dicho Ministerio, hemos derivado este aspecto a la órbita de la Justicia. Entendemos que se habla de una mala gestión empresarial, como si fuera la causante de los problemas financieros, cuando en realidad es consecuencia de una precarización de esos dos aspectos: una práctica diferenciada de los subsidios -no solo entre un sector de actividad y otro, sino dentro del mismo sector-, y la precarización de este sistema. Cuando hablo de precarizar el sistema, me refiero a la concesión.

Hay otro aspecto que no es nuevo: pasar los límites departamentales. Si bien coincidimos en que el usuario debe tener acceso a un transporte multimodal, económico, tiene que ser adecuado a un costo razonable, mediante el cual las empresas puedan hacer la prestación de sus servicios. Ese valor razonable, incluye también, sin temor a que a nadie le parezca raro, que exista un beneficio en la actividad que desarrollamos. Cuando esos aspectos que he mencionado no se reflejan en su verdadera medida, lógicamente se impacta en el equilibrio económico o financiero de alguna empresa. Solicitamos que la Comisión nos reciba para exponer sobre este asunto.

A veces, los hechos van más rápido que las voluntades, ya sea en cuanto a la disponibilidad de la Comisión para atendernos como en cuanto a los hechos que se han sucedido y son de pública notoriedad. Voy a hacer referencia a las líneas departamentales de Canelones. Cuando una empresa tiene un equilibrio en el sector más importante de su actividad, lógicamente puede disponer de recursos o fondos para cumplir algunas tareas de carácter social. En este país, no puede pensarse que un valor kilómetro esté en el entorno de los $ 4 y que una empresa pueda soportar la carga total de ese tipo de actividad. Habrán escuchado que la empresa Copsa planteó que iba a entregar once líneas departamentales, cuyo kilometraje total son 60.000 kilómetros, y la Intendencia las iba a retirar. Efectivamente, luego hizo otras líneas que, a su juicio, son rentables. La opinión de la empresa es que no se ajustan a la estructura de costos que fija el Ministerio. Esas líneas que retiraron a Copsa representan una cifra cercana a los 150.000 o 160.000 kilómetros. Si bien entendemos que debe haber una lógica en la prestación del servicio y una continuidad, la medida resultó más como un castigo que como una compensación para aquellas nuevas empresas de Canelones que van a realizar los servicios.

Nuestra exposición, en principio, estaba centrada en hablar sobre una reestructura que había iniciado la empresa a nivel suburban pero, al tomar estado público el tema de las líneas de Canelones, se distorsionaron una serie de aspectos que hubiera sido conveniente exponer a la Comisión antes de que los hechos se sucedieran. A veces, las voluntades y los hechos son más rápidos que la realidad.

SEÑOR CARDOSO.- Desde el año 2009, hemos comenzado a padecer dificultades financieras que, según pudimos corroborar después, se debían a una estructura de costos mal elaborada. Esto no es que lo digamos nosotros, basándonos en los costos operativos de Copsa, sino porque contratamos a tres Consultoras a las que solicitamos que hicieran un trabajo con datos del sector. Las conclusiones son contundentes. Efectivamente, el valor de la tarifa determinado por el Ministerio estaba entre un 22% y un 25% por debajo. Ese es el primer aspecto.

En segundo lugar, cuando se aplica ese valor al pasajero, ¿cómo se distribuye ese costo entre la distancia y el pasajero? Allí se da otra diferencia sustantiva. En el año 2006, el boleto a Parque del Plata valía $ 60. En agosto de 2013 -siete años después-, ese mismo boleto vale $ 61. En siete años, solo varió $ 1, cuando los ajustes tarifarios superaron el 60%.

Hubo un doble efecto: un costo mal determinado de la explotación del ómnibus, producto, entre otras cosas, de no reconocer los laudos vigentes ni la cantidad de personal necesario para explotar un ómnibus, asimilado a valores de ómnibus puestos en esa estructura de costo que no existe -no se pueden conseguir en ninguna parte del mundo- y el no reconocimiento de la tecnología que se ha incorporado a las unidades. Eso llevó, por un lado, a una diferencia de entre un 22% y un 25% y, por otro, como no aplicamos consistentemente los aumentos, se generó otra brecha que tiene una incidencia cercana al 8% o 9%. Hay boletos que deberían estar $ 30 más caros, si aplicáramos la tarifa como corresponde. Entendemos que esto es un disparate, pero es lo que surge de acuerdo con la metodología.

Esta situación se ve agravada desde el 1º de setiembre cuando el Ministerio determinó un aumento tarifario de 10,85% y, al pasarlo al papel, aumentó en $ 3 los boletos que salen de Montevideo y en $ 2 los boletos que salen de Canelones. El boleto que aumentó más fue de $ 20 a $ 22 -es decir, $ 2; un 10%- y el que aumentó menos fue de $ 82 a $ 85 -es decir, $ 3; un 3,5%.

La pregunta que me hago y no tiene respuesta es: ¿cómo pueden establecer un ajuste de un 10,85% en tarifa si cuando lo llevan a la práctica el boleto que tiene mayor ajuste subió un 10% y el que tiene un menor ajuste aumentó un 3%? Jamás vamos a llegar a una media de 10,85%. Esto implica que la situación del sector se va a ver agravada.

¿Cómo se compone el sector suburbano? De diez empresas. Nosotros representamos el 47% del mercado suburbano. Después hay tres empresas específicamente suburbanas, como la nuestra, que son: Casanova, Tala Pando y San Antonio. El resto son empresas urbanas, cuya actividad principal se desarrolla en Montevideo, y que tiene extensiones como Cutcsa, Raincoop, COET y COME.

Las empresas específicamente suburbanas están padeciendo esta situación de sumo riesgo; no es solo Copsa. Por ejemplo, hay una empresa que tiene por lo menos la mitad del capital accionario a la venta, y otras cuyos números están en rojo. Esto independientemente de que hay empresas del sector urbano que están con dificultades.

Hemos llevado esta situación a la Justicia, porque creemos que nos asiste derecho. En tal sentido, hubo un informe de un perito corroborando nuestros datos.

Por otra parte, hemos echado mano a una batería de medidas de emergencia, dentro de las cuales está la utilización de la herramienta del seguro de desempleo temporal, y la reducción de algunos servicios que eran sumamente deficitarios en Canelones y que, lamentablemente, no pudimos continuar prestando, dada la situación financiera de la empresa.

SEÑOR SILVA.- A fin de conocer el panorama quiero saber si la empresa está endeudada y, si lo está, si dicha deuda significa mucho.

SEÑOR SARAVIA.- Me gustaría saber cuántos funcionarios tiene la empresa en total y cuántos pasarían al seguro de desempleo.

Más allá de si asiste o no derecho de llevar el caso a la Justicia, que es un ámbito distinto, con otros tiempos, ¿qué perspectiva a corto plazo tienen respecto a cómo se va a plantar la empresa en estas condiciones, frente a los hechos que todos conocemos y sobre los cuales tenemos distintas opiniones? Dejo constancia de que las mías concuerdan con las de ustedes.

SEÑOR CAGGIANI.- Antes que nada quiero aprovechar a saludar a la delegación de la empresa porque llegué tarde; también me perdí parte de la explicación.

Nosotros nos hemos visto en otras oportunidades; creo recordar que la última vez fue cuando la empresa planteó la posibilidad de separación de la línea Este en lo que tiene que ver con la operativa de la empresa. Inclusive, plantearon alguna problemática con respecto al subsidio cruzado porque eran líneas muy rentables y ustedes querían establecer una unidad de negocio separada.

Entrando al tema de fondo, creo que hay tres ejes que el Gobierno, y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, han establecido como política de transporte. Uno es el subsidio al combustible, otro es el subsidio a

los boletos de estudiantes, que supongo ha significado un ingreso importante para las empresas y, el último, tiene que ver con la construcción de una política que trata de fomentar el desarrollo de las empresas para que eso llegue a beneficiar a los usuarios.

Sin duda, esta situación es preocupante para todos; Copsa es una empresa muy importante para el departamento y también para todo el país. Creo interpretar que la preocupación de todos radica en cómo articular salidas para colaborar con las Intendencias, con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con la empresa, y con el trabajador, a fin de evitar la pérdida de fuentes laborales, espacios, etcétera.

Ustedes dijeron que la línea de trabajo que habían establecido estaba enfocada al pasaje de trabajadores al seguro de paro para la reducción de los servicios. Quiero saber si la empresa tiene servicios tercerizados, y si eso se tomó en cuenta. Asimismo, quiero conocer más sobre la estructura de costos y qué peso tiene cada una de las variables, sobre todo las del personal y el combustible, que deben ser elementos bastante importantes para una empresa de transporte.

He oído que han tenido algún tipo de dificultad con las unidades nuevas que han incorporado a la flota; quiero saber al respecto porque es el ámbito correspondiente. En caso de que sea cierto, seguramente habrá implicado un costo importante de mantenimiento y reparación, además de la inversión que han hecho.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sin duda que a partir de la situación generada en cuanto a estas líneas, como Representante del departamento, estoy preocupado, primero, por que los usuarios no queden aislados. Segundo, nos preocupan la empresa y los funcionarios

A partir de las medidas de emergencia que han tomado, quiero saber cuál es la situación de los funcionarios, es decir, si están en el seguro de paro. También me gustaría que me aclararan el tema del cambio operado en cuanto a estas líneas departamentales, es decir, a la resignación a otras empresas y qué pasa con estos funcionarios.

También se manifestaron sobre la práctica de diferenciación de los subsidios. Creo que sería bueno que explicitaran un poco más cuáles son los subsidios que tienen las empresas suburbanas y cuál es la diferenciación en la asignación de esos subsidios.

SEÑOR CARDOSO.- Con relación al endeudamiento de Copsa, debo decir que al 31 de diciembre del año en curso, la deuda ascendía a $ 723:000.000, con un patrimonio que está en el entorno de los $ 65:000.000.

Con respecto a las consultas del Diputado Saravia, debo decir que Copsa opera bajo tres formas jurídicas: una es Copsa S.A, y las otras dos corresponden a dos talleres, que también explotamos como sociedades anónimas independientes.

En cuanto a lo que decía el Diputado Caggiani, habíamos empezado a separar lo que era la línea Este, a los efectos de potenciar la especificidad de cada una. Lamentablemente, a la fecha no hemos podido consolidarlo, dado que el Ministerio nos solicitó contar con el visto bueno del sindicato. Aún no hemos podido subsanar ese detalle, porque si bien la participación de trabajadores de la línea Este quiere la división, el sindicato, en su globalidad, no.

Quiere decir que bajo esas tres estructuras, Copsa tiene 1.213 empleados.

Con respecto al tema de notoriedad, es decir, a las líneas cesadas en el departamento de Canelones, ayer llegamos a un acuerdo con la Intendencia, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y la Unott, a través del cual treinta y un trabajadores se desprenden de Copsa para pasar a integrar una bolsa que será asignada a las cuatro o cinco empresas de Canelones, a las cuales les fueron dadas estas líneas. Cabe acotar que de estos treinta y un trabajadores, ya hay dieciséis o diecisiete que comenzaron hoy a trabajar dado que ayer empezó la explotación de los servicios.

Independientemente de estos treinta y un trabajadores reasignados, pensamos enviar al seguro de paro a unas noventa personas. Quiero aclarar que tuvimos que hacer un esfuerzo importante en las áreas de apoyo logístico, administración, inspección y agencias, dado que de ellas vamos a mandar a cerca de 65 personas y

en el entorno de veinticinco conductores cobradores. Digo "en el entorno" porque todo es muy dinámico y hemos ido ajustando algunas cosas.

El Diputado Caggiani preguntó si teníamos servicios tercerizados. Nosotros teníamos nueve ómnibus contratados para prestar servicios a Santa Ana y Santa Lucía; hemos rescindido esos contratos, dejamos de utilizar esas unidades contratadas y hemos sacado cinco unidades que teníamos afectadas a la línea Este. Hoy dijo Kaitazoff que teníamos veintiséis coches para prestar servicios a Punta del Este, de los cuales sacamos tres para Parque del Plata y dos para Montevideo. De esa manera sustituimos cinco servicios tercerizados que teníamos en la línea 712 y 713 Montevideo-Santa Ana. A su vez, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas nos autorizó el pasaje de unos cuatro coches de líneas departamentales a líneas suburbanas, que los tenemos trabajando en otras áreas de forma de cubrir las líneas a Santa Lucía.

Hoy por hoy el único servicio tercerizado que estamos utilizando es el de la línea Míguez-Montes; en esta línea tenemos un problema logístico dado que de allá se sale a las cuatro de la mañana, por lo que se debe contar con base en la localidad. De lo contrario, tendríamos que mandar desde Pando un ómnibus expreso, que después volvería cuando terminare el último servicio; estamos hablando de ciento cuarenta kilómetros adicionales. En este momento le estamos buscando una solución a ese tema.

Hablando de servicios tercerizados, desde hace muchos años, el personal de taller, específico -carroceros, gomeros, pintores, mecánicos, lavadero-, ha sido tercerizado. Arrancaron su historia siendo empleados nuestros y pasaron a ser microempresas, SRL o sociedades de hecho que nos explotan ese servicio, y estos quedarían como tales.

Con relación al personal, hemos pedido un especial apoyo a la gente de administración, agencias, etecétera, porque realmente tenemos que sobrevivir. Es así de fácil. En la medida en que los precios no se adecuen a los costos, nosotros tenemos que hacer un esfuerzo para sobrevivir, y esperar que esa adecuación se dé. Asimismo, los sueldos gerenciales han sido acotados y a las personas con causal jubilatoria les hemos pedido que se acojan a este beneficio. Estoy hablando de siete personas en 1.213 empleados

Esperemos que mejore la situación; somos optimistas y queremos que todo el personal de Copsa siga perteneciendo a la empresa, excepto esas treinta y una personas que ya fueron reasignadas.

El señor Diputado Caggiani hacía referencia a los subsidios para estudiantes y en este sentido debemos acotar que desde tiempos inmemoriales el sector suburbano cobraba a los estudiantes -fueran de primer ciclo, segundo ciclo, o universitarios hasta 29 años de edad- el cincuenta por ciento; las empresas subsidiaban la mitad del boleto. Eso fue así hasta que en el año 2007 o 2008 el Ministerio consiguió recursos para subsidiar el primer ciclo y en el año 2011 el segundo, hasta determinada edad. De esa manera, para nosotros hubo una sustitución de recursos. En definitiva, el subsidiado fue el estudiante, que dejó de pagar; debemos reconocer que había algunos muchachos que caminaban o se trasladaban en bicicleta y que hoy, al tener acceso gratuito al bus, lo utilizan. A veces tenemos algunas diferencias, mínimas, porque todavía falta perfeccionar la logística. La base de estudiantes gratuitos la tiene la Intendencia de Montevideo y a veces la Anep la modifica, por lo que sobran o faltan alumnos, pero este es el primer año que estamos usando la base de datos. Hasta el año pasado los estudiantes venían con un comprobante del liceo y con eso bastaba, pero ahora utilizamos la base.

Con respecto a la estructura de costos cabe acotar que para ella se saca del fideicomiso del gasoil, que fue votado en el año 2006, y se convirtió en una herramienta muy importante porque permitió atenuar el impacto que tenía el combustible en ese momento, que hacía que tuviéramos ajustes bimensuales. Si subía el barril de petróleo debíamos aumentar el precio y si bajaba había que adecuarlo. Eso nos permitió estabilizar el precio en $ 8 en el transporte suburbano. El gasoil sale $ 35,30, de los cuales en la tarifa hay $ 8,324 -si no recuerdo mal la cifra- y, en consecuencia, por el fideicomiso, la Corporación Nacional para el Desarrollo nos reintegra $ 27 por litro. De esa manera, completamos el precio de $ 35,30. Eso hace que hoy la incidencia del combustible en el precio final esté ubicada en 7,6%, aunque en su momento era de un 25% o 30%; esto es posible por manejarlo independientemente del precio del boleto.

Lo que sí ha variado sustancialmente es la incidencia de la mano de obra, que hoy está en el 64,7%. En el año 2007 o 2008, comenzó un proceso de equiparación de los laudos con los del transporte urbano de Montevideo, y eso implicó una crecida importante, dado que había salarios en los que teníamos más de 50% de diferencia y debimos lograr una asimilación en un período de cuatro años.

Por otra parte, tenemos gastos generales y de administración que implican un 8%, así como de repuestos y reparaciones que llegan al 5,2%. También hay gastos menores que completan el resto, así como la utilidad, que está fijada en 10,4% y es otro de los componentes.

Voy a hacer una mención en cuanto al tema de las unidades que luego Kaitazoff, que lo conoce más, podrá ampliar. Nosotros debimos adecuarnos en base al precio que teníamos reconocido en tarifa, que estaba en US$ 100.000 -antes estaba en US$ 95.000-, por lo que buscamos en el mercado lo que se asimilara más. Lo más barato que había eran las unidades Yutong, a US$ 110.000. En los años 2007 y 2008 trajimos unidades, que luego fuimos adecuando -más amplias, con pisos más bajos-, con un detalle no menor que es la caja de cambios automática, que facilita el trabajo del conductor-cobrador y, a la vez, produce un ahorro en los combustibles, dado que los cambios caen automáticamente al llegar a la cantidad de revoluciones adecuada. Eso nos ha hecho mejorar sensiblemente el rendimiento de las unidades y, a diferencia de algunos comentarios que hemos oído, el costo por reparaciones no es tal. A veces sí tenemos alguna dificultad porque los repuestos deben atravesar medio continente para llegar aquí, pero es una situación que está subsanada.

A raíz de las consultas del señor Diputado Niffouri, que tenían que ver con las políticas de subsidios existentes, debemos mencionar que hoy por hoy el sector urbano de Montevideo tiene un 40% de subsidios producto de tres factores fundamentales: las transferencias del Ministerio de Economía y Finanzas, los subsidios o compensaciones otorgados por la Intendencia, con recursos de su Presupuesto, y el fideicomiso del combustible. Eso lleva a que el boleto de Montevideo hoy cueste $ 20 cuando su precio real debería ser de $ 34; hay $ 14 de subsidio. En nuestro caso -como decía antes-, tenemos el fideicomiso del combustible, con un monto del 20%. Ahí es donde se producen asimetrías importantes. Nosotros trabajamos fuerte dentro de un radio de 32 kilómetros. Si trazáramos un radio desde Montevideo podríamos apreciar que el principal flujo de pasajeros arranca desde Progreso, por la Ruta Nº 5; desde Pando, por la Nº 8, y desde el Pinar. En ese radio, hasta marzo de 2012 tuvimos un subsidio del Ministerio de Economía y Finanzas, que fue implementado conjuntamente con una partida otorgada a la Intendencia de Montevideo a los efectos de que se produjera un menor impacto en la inflación, lo que creo que duró tres años y llegó a ser de $ 1,50 por boleto vendido, pero caducó en febrero de 2012. Eso hace que nuestro boleto, para un pasajero que sube y baja dentro del límite de Montevideo, cueste $ 32 y en las líneas suburbanas $ 20. Esta diferencia años atrás era de $ 3 o $ 4, mientras que hoy es de $ 10 o $ 12, lo que es muy importante para un trabajador, dado que suma $ 24, implica un boleto adicional y suma a lo largo del tiempo.

Independientemente de esa diferencia importante que tenemos, que hace que hayamos perdido ese mercado formado por una cantidad relevante de pasajeros que nos tomaba en Montevideo como taxi barato, recibimos algunos tratos que hemos considerado que no son adecuados, como el que se nos da en el Corredor Garzón, una obra muy importante en la que no nos dejan circular por dentro y donde los pasajeros canarios somos maltratados. Yo, como canario, me siento maltratado cuando tengo que ir a esperar a setenta metros de la esquina, ni siquiera tengo un árbol sino una columna, en la que dice "Parada suburbana", y no puedo guarecerme en un refugio; solamente puedo hacerlo desde las diez de la noche a las cinco de la mañana. Hemos discutido este tema en el ámbito del Consorcio Metropolitano y de la Intendencia de Montevideo y existe voluntad para que circulemos por dentro, pero no se concreta. El 10 de agosto íbamos a empezar a circular por dentro los fines de semana -sábados y domingos-, a los efectos de que se evaluara, lo que me parecía lógico antes de arrancar de lunes a viernes, pero ante la presión de algunas empresas se vio coartada esa posibilidad y de esa manera pasamos todo el verano. Por suerte, tengo la tranquilidad de conciencia de que cuando comenzó el corredor suburbano manifesté mis discrepancias con su instrumentación. Pedí que hicieran refugios para nuestra gente, aunque fueran chicos, elementales, con una chapa, pero como su tiempo de utilización iba a ser muy breve y no querían gastar más de lo ya invertido en la obra, no se hizo. Sin embargo, pasó exactamente un año y seguimos igual. Traigo esto a colación porque allí no subimos a nadie, salvo que vaya desde la Facultad de Agronomía hasta Las Piedras o Canelones. El pasajero no quiere estar a la intemperie ni sufrir el frío o el calor, y desea ser tratado como gente.

Ese famoso corredor encareció los servicios que pasan por allí entre quince y veinte minutos cada uno. Nosotros pagamos mano de obra por hora -aunque también gastamos algo más de combustible-, la que se adiciona, por lo que tenemos gastos agregados. Eso nos ha llevado a una pérdida importante de pasajeros en el sector. Ahora estamos trabajando en un equipo en el Corredor General Flores, donde desde el inicio vamos a empezar a circular todos juntos por dentro para que no se produzcan problemas como los que cité.

En cuanto al tema de las asimetrías, mencionaba que con la extensión de los límites departamentales, en el año 2006, las empresas suburbanas accedieron a circular dos o tres kilómetros dentro de Canelones con el precio subsidiado de Montevideo. Ahí se nos generó otra brecha y perdimos cantidad de pasajes porque las empresas urbanas fueron hasta lugares en los que había gente, como el Gèant; no pararon del otro lado del Parque Roosevelt, a 700 metros más. Ahí levantan los pasajeros a $ 20, generando una brecha importante.

Nosotros estamos de acuerdo con los subsidios y creemos que son necesarios, convenientes y que, en definitiva, ayudan a que el público, el pasajero, pague un valor menor y se destimule la utilización de vehículos. Para nosotros los cincuenta mil vehículos que se vuelcan a la calle cada año implican un problema y por ello tenemos que ir modificando los horarios porque se hace imposible cumplirlos. Ustedes circulan por toda la ciudad y habrán visto que en las horas pico realmente se hace muy difícil circular a una velocidad razonable. Nosotros en los últimos dos años hemos bajado la velocidad promedio -aunque somos bastante rápidos- en el entorno del 5%, pese a que entendemos que hay medidas que han sido acertadas, como la vía única para buses, resistida por algunos comerciantes pero acertada para el transporte y que es algo que funciona. Quizás con un poco más de contralor por parte de la Intendencia, para que no estacionaran vehículos, marcharía perfectamente, pero es una medida que consideramos muy acertada.

No sé si quedó algún aspecto por contestar o surgió alguna nueva duda.

SEÑOR KAITAZOFF- Anteriormente el Presidente de la Comisión consultó que porcentaje representaban los abonos de estudiante que paga el Estado, y me gustaría que el contador Cardoso hiciera referencia a ese tema.

SEÑOR CARDOSO.- Actualmente, nosotros recibimos un aporte por los abonados que viajan pero, lamentablemente, mes a mes hay una variación importante de ese porcentaje. Desconocemos si se debe a la deserción estudiantil o a que cambian de empresa de transporte.

En ese sentido, hace un momento comenté que había algunos aspectos a pulir, ya que actualmente un estudiante que vive en El Pinar puede sacar boletos en Raincoop, Copsa y Cutcsa. Las autoridades están al tanto de esta situación y procuran corregir el software para que eso no suceda más.

(Interrupción del señor Representante Pereira)

——Lo que hacen los estudiantes es sacar boletos en las tres empresas y en el mismo mes, ya que no hay un sistema de bloqueo. En realidad, lo que hace nuestra empresa es controlar la base de datos, y si la persona que va a comprar está autorizada, se le venden los boletos pero, actualmente, puede hacer lo mismo en otra empresa. Sin duda, para que esto no siga ocurriendo debe haber un feedback, y suponemos que el año próximo estará operativo; de esa forma se bloqueará esa posibilidad.

(Interrupción del señor Representante Pereira)

——Es un hecho de la realidad; lamentamos que sea así, pero sucede.

Nosotros estamos facturando entre $ 3:500.000 y $ 3:8000.000, por lo que estamos entre un 3,5% y menos del 4% de nuestros ingresos.

SEÑOR PEREIRA.- Yo no soy miembro de la Comisión y no estoy al tanto de la temática del transporte, pero como pertenezco al departamento de Canelones y me preocupa la situación que se está viviendo, quise participar de esta sesión.

Solo quiero hacer algunas preguntas, ya que me surgieron ciertas dudas, seguramente, debido a que no sigo habitualmente estos temas.

Al inicio de su exposición, el señor Kaitazoff hizo referencia a las diferencias que tiene la estructura de precios, pero como no sé si comprendí bien lo que se dijo, quisiera consultar si la diferencia de precios se da en los tres sectores. Hago esta consulta porque entendí que en el sector suburbano también tenían una diferencia, lo que les ocasionaba algunas pérdidas. Sin embargo, también creí entender que lograban compensar la pérdida del sector suburbano con la recaudación de las líneas departamentales.

Asimismo, quisiera saber si ninguna de las once o diecinueve líneas que dejó de tener Copsa era rentable. Hago eta consulta porque, según tengo entendido, las otras ocho líneas se pasaron a otras empresas porque son rentables, pero para ello era necesario cerrar un paquete con líneas de las dos características.

Por otra parte, consulté si en el sector suburbano también se daba esa diferencia porque me llama la atención que hasta el momento no se hayan recibido planteos del resto de las empresas que trabajan en ese sector, como Cutcsa, Come, Casanova o Tala-Pando. En ese sentido, me gustaría consultar al Presidente de la Comisión o al resto de sus integrantes si se han recibido planteos de ese tipo y si sería conveniente recibir a esas empresas a fin de consultarles si están teniendo las mismas dificultades que Copsa.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión, en determinado momento, recibió a las autoridades de la Intendencia de Montevideo para que hicieran referencia al Corredor Garzón, lo cual hicieron muy gentilmente, ya que no tenían ninguna obligación. En dicha sesión -eso consta en la versión taquigráfica-, planteamos nuestras dudas con respecto al buen funcionamiento de dicho corredor, el cual en ese entonces no estaba operativo. Sin duda, es bueno tener en cuenta eso, ya que, aparentemente, se piensa implementar otros corredores.

Asimismo, quisiera agregar que hemos recibido muchas quejas de vecinos del departamento que utilizan ese corredor y demoran mucho más en llegar a su destino, lo que constituye un problema para los usuarios y también para las empresas.

En ese sentido, me gustaría que los integrantes de la delegación nos dijeran qué alternativas se podrían implementar a fin de que el transporte suburbano no atraviese las mismas dificultades, ya que las empresas del sector también tienen inconvenientes con los números. Además, sería bueno encontrar alguna alternativa a fin de que el boleto sea más económico para los usuarios. Digo esto porque en el día de ayer subió el boleto y, en realidad, venir desde Las Piedras -que cuesta $ 40- se hace bastante difícil para cualquier usuario.

SEÑOR KAITAZOFF.- Cada área de actividad tiene una estructura de costos distinta. Por ejemplo, las líneas interdepartamentales, es decir, las que unen Montevideo con Maldonado y la costa este, tienen determinada estructura de costos, la cual funciona adecuadamente. Estas líneas tienen un cálculo de tarifas adecuado a la realidad, que incluye los insumos que le corresponden al sector, el cual tiene un tipo de unidad más cara, una remuneración distinta y un consumo de gasoil de otra naturaleza. Esas líneas, insólitamente, no tienen ningún inconveniente, por lo que las empresas que cumplen dicho servicio -ya sea Copsa, Cot, Agencia Central, etcétera- no tienen ninguna dificultad; en realidad, los problemas parecen estar concentrados en el área metropolitana.

Para contestar la pregunta formulada por el Diputado Pereira diré que la estructura de costos que utilizan las empresas suburbanas es la misma que usa la Intendencia de Canelones para el cálculo de sus tarifas. Por lo tanto, si decimos que el costo operativo por kilómetro -el cual fue mencionado por el contador Cardoso-, que corresponde a la estructura de costos del sector suburbano, está en el entorno de los $ 38, lógicamente, toda línea que perciba menos de ese valor va a estar trabajando por debajo del costo.

Copsa desarrollaba 350.000 kilómetros por mes en las líneas del departamento de Canelones, pero teníamos dificultades solo con algunas que tenían un recorrido de 60.000 kilómetros. En realidad, esto no es nuevo, ya que en 2008 o 2009 comenzamos a solicitarle a la Intendencia que encontrara una solución para nuestra problemática. Es de destacar que algunas de esas líneas tenían valores kilómetro de $ 4, una cifra que difícilmente cualquier empresa pueda soportar.

¿Qué situación es la que permite a una empresa solventar un presupuesto? Disponer de algunos recorridos con buena recaudación, lo que hace que se puedan llevar a cabo algunos recorridos sociales. Nosotros hicimos eso cuando había un equilibrio en la estructura de costos del transporte suburbano; en ese entonces podíamos permitirnos disponer de algunos recursos para aplicar en el departamento de Canelones. Entonces, podíamos ir, por ejemplo, a Capilla de Cella, que es un lugar al que fuimos toda la vida sin preguntar qué valor kilómetro nos iban a otorgar; en realidad, íbamos a ese lugar porque teníamos un compromiso con la sociedad. Además, podíamos hacer servicio social porque el resto de nuestra estructura tenía un respaldo como para asignar recursos a esa área.

El señor Diputado Pereira también preguntó por qué Copsa es la única empresa que realiza estos planteos, pero yo diría que no es la única, sino la primera. Sin duda, algunas empresas ni siquiera llegaron a realizar el planteo como, por ejemplo, CUTU, Codet o Solfy, y sobrevivieron porque fueron absorbidas por las empresas urbanas, las cuales pueden brindar este tipo de prestación porque tienen un mercado y un ingreso mayor. Por lo tanto, lo mismo que hacíamos nosotros con las líneas del departamento de Canelones puede ser llevado a cabo por las empresas urbanas que absorbieron a las empresas que realizaban transporte suburbano. En realidad, la diferencia que obtienen en la recaudación de Montevideo es lo que les permite realizar los otros recorridos

Sin duda, hay un equilibrio en la empresa generadora del mayor ingreso -como le pasó a Copsa-; lógicamente, empiezan a teclear algunas áreas y no se puede prestar la totalidad del servicio, y esa es la razón por la que el contador Cardoso planteó la posibilidad de enviar a mil doscientos trabajadores -que son aproximadamente el 10%- al seguro de paro por un período de cuatro meses. Por supuesto, la empresa tendrá que trabajar en una función de emergencia hasta recomponer su presupuesto y adecuarse a los valores que deberían aplicarse en las tarifas.

Por otra parte, también quiero decir que la Intendencia logró que las personas que utilizaban los servicios que anteriormente cumplía Copsa no se vieran perjudicadas, ya que rápidamente asignó a los prestadores del departamento las líneas que cubría nuestra empresa. En definitiva, el usuario no se vio perjudicado, aunque, de pronto, puede faltar algún horario, ya que la práctica y la experiencia de una empresa como la nuestra hacía que el servicio se cumpliera casi mecánicamente. También quisiera decir que en la mayoría de esos sectores había otras líneas suburbanas de Copsa que podían prestar servicio al usuario, ya que en ningún momento nuestra empresa tuvo la intención de generar un problema en Canelones

En realidad, la prensa obtuvo un comunicado que se emitió solo para conocimiento de la empresa y la Intendencia, pero como tomó estado público, entendemos que la Comuna haya tenido que adoptar una medida más drástica. Quizás sea demasiado castigo que por haber dejado de cubrir sesenta mil kilómetros se nos hayan quitado ciento sesenta mil kilómetros, pero entendemos la situación por más que no estemos de acuerdo con el procedimiento que se empleó.

SEÑOR CARDOSO.- Voy a hacer referencia a los comentarios realizados por el Presidente de la Comisión, quien habló de los procedimientos y los resultados de los corredores, que no fueron muy buenos.

En ese sentido, quisiera decir que creo que ahora hay otra óptica en relación al Corredor General Flores. Todos los involucrados -las empresas urbanas, las suburbanas y los trabajadores- participamos de la discusión de este proyecto, y cada uno, en la medida de sus conocimientos, realizó su aporte. De todos modos, debo decir que no recibimos los informes de los consultores, muchas veces externos, que desconocen la realidad, miran solo las estadísticas y no conocen los hechos.

Si bien mencionamos que en el corredor General Flores, deberíamos trabajar desde la zona de Piedras Blancas hacia fuera y desde Bulevar Artigas hasta el Palacio Legislativo, la Intendencia resolvió que se trabajara entre la zona de Avenida Belloni y Bulevar Artigas, que es la que tenía más espacio y funcionaba mejor. Pero allí no tendremos los problemas que padecemos en el Corredor Garzón. Esperamos que la sincronización de los semáforos agilite el tránsito y que la Intendencia elimine las paradas en el corredor en la zona de la Plaza Colón, bifurcándola hacia ambos lados, a efectos de que la gente que espera ómnibus -que es mucha- no corra los riesgos que están padeciendo hoy. Manifestamos que la solución de fondo es eliminar el Corredor Garzón; estamos convencidos de ello. Creemos que, simplemente, se debe hacer una separación en el medio. Reconocemos que se ha hecho una gran obra de infraestructura y que, a veces, cuesta dar vuelta atrás, pero no cabe duda, mirándolo a largo plazo, de que esa será la mejor solución: eliminar los carriles y las obras de infraestructura del medio de la calle.

Por otra parte, la Intendencia está trabajando en un proyecto con relación al corredor de avenida Italia, con consultores del BID. Nos han alcanzado los primeros borradores, aunque el proyecto todavía está verde. El nuevo Director del Departamento de Movilidad, licenciado Campal, es una persona muy accesible; no tengo conocimiento personal con él, pero hemos mantenido un par de reuniones y advierto que entiende los problemas. Creo que vamos a solucionar la problemática de esa zona.

Por último, lo que podemos solicitar es una distribución equitativa de los subsidios. O sea, no queremos que la gente siga pagando más pero sí deseamos equilibrar nuestros ingresos, y consideramos que la vía de hacerlo es mediante el subsidio. Sabemos las dificultades que tiene el Gobierno, tanto en salud como en educación -en esta época, en la que se está por aprobar el proyecto de presupuesto, todos las tenemos presente-, pero, en este caso, el beneficio abarca al 60% de la población del país o más, porque ese es el porcentaje que se encuentra radicado en esta área de Montevideo y Canelones. Un subsidio les retornaría, en parte, los aportes que efectuaron estos contribuyentes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la visita de la delegación de los representantes de la empresa Copsa.

(Se retira de Sala una delegación de la Gerencia General de la empresa Copsa)

——Creo que sería conveniente convocar a las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para que nos den sus puntos de vista sobre este tema; en este caso particular, podemos invitar, concretamente, al Director Nacional de Transporte, señor Felipe Martín.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

(Ingresa a Sala una delegación del gremio de trabajadores de la empresa Copsa)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el gusto de recibir a una delegación del gremio de trabajadores de la empresa Copsa, integrada por los señores Alejandro Alberro, Oílcar Camaño, Fernando Lois, Gustavo González, Wilson Rodríguez, Carlos Araújo y Luis Bogio.

En principio, la empresa Copsa había solicitado ser recibida por la Comisión a efectos de hablar sobre el transporte suburbano, pero a partir de los hechos que se dieron con posterioridad, en relación a las líneas del departamento de Canelones y a las distintas medidas que se piensan tomar por parte de la empresa y de la Intendencia, entendimos conveniente escuchar también a los trabajadores de la empresa Copsa para saber qué opinión tienen al respecto. Asimismo, deseamos saber cómo se viene desarrollando el envío al seguro de paro de una bolsa de trabajadores, como anunció la empresa Copsa.

SEÑOR ALBERRO.- Entendemos que todos los temas planteados son complejos, tanto en lo que tiene que ver con los puestos laborales, como con los beneficios de los usuarios y con las estructuras empresariales.

Hoy tenemos un problema que se ha acrecentado por una entrega de líneas, el cese de otras líneas y el envío al seguro de paro de los trabajadores. Ese es un problema. Lo que precipitó el envío de algunos trabajadores al seguro de paro fue la transformación de trabajadores en sociedades de hecho. Nuestra organización está en total desacuerdo con el hecho de que en el transporte de pasajeros existan sociedades de hecho.

En cuanto al beneficio que brinda el transporte, creo que sería justo reconocer que desde el año 2005 hasta la fecha, un niño, desde que está en el vientre de la madre hasta que cursa 6º año de liceo, no paga boleto. Como trabajadores y militantes sociales, entendemos que ese es un gran logro que se ha dado en el transporte.

No obstante, tenemos una diferencia, visible, con el sistema tarifario. Hoy, un usuario del sector urbano paga $ 20 su boleto dentro de Montevideo y tiene el beneficio de tomar un segundo coche. En el transporte suburbano, el mismo usuario paga $ 32 y no tiene el beneficio de un segundo coche, pero los jornales que reciben los trabajadores del transporte urbano y los del sector suburbano tienen el mismo importe. Hasta ahí, podemos opinar, porque desconocemos el subsidio o la compensación.

A nuestro entender, uno de los elementos que nos trae consecuencias es el envío al seguro de paro de casi cien trabajadores del sector suburbano, de la bolsa de trabajo. Todos los presentes estamos enterados de que

la empresa deja once líneas y la Intendencia quita ocho. Entendemos que las decisiones son precipitadas; tanto es así que hasta el día de hoy seguimos trabajando en la conformación de la lista del seguro de paro porque consideramos que algunos trabajadores no tienen que ir al bolsón de trabajo de las líneas departamentales, ya que en Copsa, por suerte, todavía hay puntas departamentales. En la mañana de hoy, en una reunión bipartita, terminamos de acordar la situación de treinta y un trabajadores y ayer, en la reunión del Ministerio, la Intendencia de Canelones nos comunicó que cerca de quince trabajadores ya estaba reasignados a una nueva línea. Por lo tanto, creemos que los treinta y un compañeros se van a reubicar en un período muy corto de tiempo.

No podemos dejar pasar esta oportunidad que ustedes nos brindan. Hemos recorrido todos los lugares que tienen que ver con el Banco de Previsión Social y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y hemos constatado la transformación de sociedades de hecho, trabajadores accionistas activos, trabajadores que compran su cuarta parte y trabajan en plataforma o en administración. En 1995 los gobernantes de turno aprobaron la Ley Nº 16.713 de las AFAP. A nuestro entender -lo decimos sin ser juristas-, en el artículo 178, que es derogado en 2011, había un punto muy claro, el punto 4, que decía que el Banco de Previsión Social podría formular de manera fundada observaciones a dichos contratos cuando entendiera que implican una clara relación de dependencia encubierta. Desde 1995 a la fecha se crearon cerca de 3.000 sociedades de hecho en todo el transporte, tanto en empresas de sector urbano como del sector suburbano. Entendemos que el Banco de Previsión Social no podía haber habilitado la transformación de la aportación porque se trata de los mismos trabajadores que modifican los aportes. Aportan por un ficto, pero no por todos los ingresos que perciben, como marca la ley. Como ese artículo fue derogado el 19 de julio de 2011, las empresas del transporte están haciendo una evasión de un promedio de $ 6.000 por persona. Si sacamos la cuenta en 3.000 trabajadores, estamos hablando de un gran desfinanciamiento del Banco de Previsión Social.

Al tratarse de sociedades de hecho y no tributar, cobran las dobles jornadas sencillas, lo que precariza el trabajo y saca mano de obra dependiente, o sea trabajadores asalariados. Nosotros queremos pedir explícitamente en este ámbito que se haga una revisión de las sociedades de hecho en todo el transporte porque entendemos que hoy no tienen cabida. Se trata de trabajadores dependientes que siguen cumpliendo con la normativa de una concesionaria -que puede ser la Intendencia de Montevideo o el Ministerio de Transporte y Obras Públicas-, siguen usando el mismo uniforme -condiciones básicas para una sociedad de hecho- y siguen cobrando un producto tarifado como el boleto. En la paramétrica del boleto está implícita la tributación, porque si no hay tributación no hay políticas sociales. Por lo tanto, entendemos que acá se está siendo permisivo en una evasión fiscal.

SEÑOR CAMAÑO.- Soy integrante de la dirección de la Asociación de Trabajadores de Copsa.

En lo que tiene que ver con las sociedades de hecho, que vienen de tiempo atrás, pretendemos encontrar un pare a esta situación a través de algún mecanismo, hasta que se estudie a fondo la situación, porque los procesos a veces son demasiado lentos para la urgencia de los trabajadores. Siempre reivindicamos problemáticas y por lo tanto exhortamos a que se pase raya a esta situación hasta no definir si tiene cabida o no. Nosotros entendemos, y hemos sido asesorados al respecto, que no debe ser así.

Por otra parte, el seguro de paro es un hecho y un salvavidas en una empresa que desde hace muchos años está desfinanciada. Somos parte y arte de esta empresa y ahora estamos tratando de calafatear un poco el barco para ver si lo podemos enderezar para navegar. Los trabajadores consideramos que en este momento la solución no es el seguro de paro, más allá de que vamos a ir, y estamos negociando cómo compensarlo. Hemos resuelto achicar los tiempos, pero no es una solución porque en un año pasaríamos todos por el seguro de paro y en ese lapso no creo que la empresa llegue a la solución de fondo. Por eso estamos haciendo este pedido.

Como planteaba el compañero, no nos es ajeno lo que está pasando en el transporte en general, a no ser el interdepartamental al que en algunas situaciones se ha compensado de alguna manera. Todos debemos saber que hay muchas empresas en esta situación, más allá de que nuestro gremio es uno de los que ha salido a la calle a plantearla públicamente. Aquí hay seiscientas familias vinculadas directamente al gremio en mil cincuenta que dependen de esta empresa. Exhortamos a que se tenga en cuenta la situación de esta y las demás empresas y se busquen soluciones a corto plazo. No podemos definir, como decía el compañero, cuáles son los mecanismos, porque para dar las explicaciones del caso están los reguladores y los propios empresarios.

SEÑOR CAGGIANI.- Saludo a la delegación. Ya participé de alguna Comisión que trató la situación de la empresa Copsa, que es bastante compleja, y recién recibimos a las autoridades. Sé que la preocupación que ustedes plantean con respecto a las sociedades de hecho en el transporte también es preocupación de algunas cooperativas del sector urbano. Mi pregunta es si ustedes avizoran que pueda existir un ámbito general en los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y Trabajo y Seguridad Social sobre la situación de Copsa. Sé que esta empresa tiene con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas un juicio específico relacionado con las tarifas y me gustaría saber si ustedes han valorado la posibilidad de lograr un ámbito no solo con el organismo regulador y las empresas sino con los trabajadores, que son los principales afectados en caso de que haya una reestructura, a los efectos de buscar una solución que, como dijeron ustedes, no va a ser en un año sino en un tiempo más largo. Quiero saber qué opinión tienen sobre eso, si lo han valorado, si existen esos ámbitos con posibilidad de negociar una reestructura que a ustedes los contemple.

SEÑOR SILVA.- Saludo a la delegación. La Comisión está haciendo un seguimiento del tema; pretendemos que venga también la gente del Ministerio, posiblemente la semana próxima

Sé que tuvieron reunión tripartita en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y ayer tuvieron la bipartita. ¿Cómo ven ese proceso del mes pasado a hoy? ¿Qué balances hacen de los avances que han obtenido?

SEÑOR LOIS.- Con respecto a los ámbitos de negociación, hemos comenzado la ronda por la situación de las sociedades de hecho el 16 de enero de este año en el Banco de Previsión Social. En el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social hemos hecho tripartitas y cuatripartitas, con la participación de los Ministerios de Transporte y Obras Públicas, Trabajo y Seguridad Social y la empresa, además de nosotros; los ámbitos han existido. Hemos discutido varios meses principalmente lo que refiere a las sociedades de hecho, que es lo que verdaderamente nos tenía preocupados, hasta hoy, que se llega al seguro de paro. No nos hemos negado a mantener discusiones en ningún ámbito. Hemos estado en todos lados. Desde el año pasado, estamos atrás de todos los Diputados. Esta es la segunda vez que venimos a la Comisión de Transporte y Obras Públicas. Nosotros vislumbrábamos la situación que está pasando hoy. Con juicio o sin juicio, con líneas o sin líneas, sabíamos que esta situación iba a pasar. Hace tiempo que veníamos haciendo denuncias. No se nos puede decir que no hayamos gastado tiempo y saliva en negociar en todos los ámbitos. Hemos llamado a la empresa a negociar en todos los ámbitos: en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en las Comisiones bipartitas. Para nosotros esta situación es límite porque esta tarde nos van a presentar una lista de seguro de paro de más de cien compañeros. La situación que hoy vive la empresa, la vamos a pagar nuevamente los trabajadores. En trece años ya fuimos tres veces al seguro de paro. El año pasado, tomaron a los trabajadores de rehenes para que fueran al seguro de paro.

Nosotros siempre hemos estado abiertos al diálogo, pero no hemos encontrado solución. La fórmula final siempre fue aceptada por los trabajadores y no por la empresa. Ayer, los trabajadores aceptamos la fórmula que presentó el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, junto al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Intendencia de Canelones, sabiendo que íbamos al seguro de paro. Entendimos que era una forma de llegar a una solución. Pero la que no aceptó fue la empresa, que volvió a poner reparos. Nos quedan dudas en cuanto a si desea solucionar los problemas o quiere enfrentamientos.

Con respecto a los avances de la Comisión bipartita, debo decir que solo se han dado para llegar a un acuerdo con respecto al seguro de paro. Cada vez que hemos sacado un tema fuera del ámbito de los Ministerios y hemos llegado a la Comisión bipartita, en la primera reunión avanzamos un poco, pero luego de la segunda terminamos, otra vez, en el Ministerio.

Hace mucho que este sindicato viene discutiendo. Nosotros no salimos en ningún lado porque las movilizaciones han sido muy pocas. Lamentablemente, hemos salido otra vez a pelear a la calle, al lugar donde nos gusta, porque no tenemos eco en ningún lado; ni en el Banco de Previsión Social. Han hecho lo posible en los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social y de Transporte y Obras Públicas, pero nos queda claro que la empresa no ha hecho ningún esfuerzo.

SEÑOR ALBERRO.- La sociedad de hecho es una cooperativa. La Presidenta del BPS nos manifestó que hay cooperativas de autogestión -o sea, empresas recuperadas por trabajadores- que visualizaban

como única salida el cambio de aportación. Lo mismo pasó con las cooperativas de transporte del sector urbano. Diferentes empresas, reunidas en Asamblea consultiva, analizaron si pasaban al cambio de tributación. Esa propuesta salió negativa.

Al día de hoy, el BPS está perdiendo $ 18:000.000 por la evasión que hacen los trabajadores del transporte. Si a eso sumamos que las tres cooperativas, como forma de supervivencia, tienen que pasarse a una sociedad de hecho para evadir aportes, el BPS va camino a la quiebra.

Por otra parte, todos sabemos que la empresa tiene un juicio tarifario. Desconocemos la paramétrica del sector suburbano. Podemos hablar de números reales. También podemos decir que la información que nos brindaron en algunas reuniones bipartitas es que dentro de la paramétrica la ganancia del transporte es el 11%. Entonces, ¿por qué se habilita a que esos patrones tengan un 15% más de ganancia, que son los aportes al BPS? El Ente regulador tiene que hacer un ajuste tarifario, si corresponde, o un ajuste de composición social. El Ministerio y la Intendencia marcan la paramétrica: tantos conductores por coche y tantos administrativos por coche. En esta empresa nunca se controló el ingreso de administrativos. Entraban "hijas de" a cambio de que trajeran diferentes marcas de ómnibus. Hay culpa compartida por no haber controles de un lado ni del otro. Hoy, tenemos una superpoblación en el sector administrativo; estamos hablando de que sobran sesenta o setenta trabajadores.

El 27 de agosto tuvimos la notificación de que hay trabajadores que irán al seguro de paro. Entre el 27 y el 30 de agosto, se generó la quita de la línea en el departamento de Canelones. El 30 de agosto se despidió a cuarenta y cuatro trabajadores: 31 en lo departamental y 13 en lo suburbano que realizaban líneas departamentales. En el día de ayer, salimos con los 31 trabajadores que serán reubicados. Los 13 compañeros que trabajan en las líneas departamentales siguen siendo trabajadores del sector suburbano. Nadie va a quedarse sin trabajo, más allá de que Canelones tiene su particularidad con el tema de los boletos. Canelones es el permisario de las líneas, pero no rige la tarifa. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas es el que rige la tarifa, además de los subsidios y el laudo. Hay diferencias. Algunas empresas pagan el laudo, que está en el 86% del valor del kilómetro. Tala Pando y Copsa pagaban el 100% del valor del kilómetro. Aclaro que el valor del kilómetro recorrido es $ 2,77. Algunas empresas pagan las ocho horas, con un ficto de kilómetros. Algunas pagan viático de alimentación y otras no. Es decir que en Canelones se paga de una forma muy dispar.

Anoche, en el local gremial, tuvimos una asamblea pequeña con los trabajadores departamentales porque no todos quieren ir a las demás empresas. En Copsa, por convenios internos, el sindicato logró el 100% del valor del kilómetro más el viático. El trabajador que se va de la empresa ganará el 86% del valor del kilómetro y los viáticos o el 100% del valor del kilómetro, pero no los viáticos. En cuanto a la reinserción de los compañeros en la nueva línea, ha sido costoso convencerlos de que la única premisa es no perder el puesto laboral, pero sabemos que mensualmente están perdiendo entre un 15% y un 20%. Hay que revisar el sistema de pago en Canelones.

Por otra parte, los trabajadores de Copsa que viven en Empalme Olmos reclamaron el pase libre departamental. Pero hoy a Empalme Olmos llegan Rutas del Norte o Tala Pando, por los que los compañeros perdieron este beneficio. Quedamos en que se va a instrumentar un pase libre canario para todas las líneas que circulen dentro de los límites del departamento, pero hasta el día de hoy existen trabajadores que están pagando boleto.

La decisión apresurada de ambas partes de dejar once líneas y quitar ocho afectó nuevamente a los trabajadores que pagamos las crisis de los empresarios y de los Gobiernos.

SEÑOR CAMAÑO.- La gran preocupación que tenemos los trabajadores de Copsa con las sociedades de hecho es que no queremos que vuelva a pasar lo que sucedió en la Administración del doctor Lacalle, cuando se perdieron seiscientos puestos de trabajo en esta empresa, pasándose al micro para ahorrar el jornal del guarda. Eso fue un flagelo.

Hoy, entendemos que se debe detener a la sociedad de hecho, aunque sea provisoriamente, hasta ver de qué manera se van a encaminar este tipo de empresas. Una vez licuado este proceso de seguro de paro, más allá de los acuerdos internos que se puedan hacer con la sociedad de hecho, van a volver a suplantar al trabajador. Nosotros estamos recomponiendo lo que va a ser el seguro de paro entre los trabajadores porque entendemos

que la empresa tiene un problema, más allá de que no es responsabilidad de los trabajadores. Ahora, con la sociedad de hecho la solución no está al alcance de nosotros. No pasa por movilizar, sino por interpretar y recomponer leyes, que es lo que hacen los legisladores.

Les plantemos nuestra preocupación para que entiendan cuál es la situación del trabajador asalariado de esta empresa. Muchas veces hemos pasado por una situación similar, pero nunca como la de hoy. Vemos con gran preocupación lo que nos está pasando, más allá de la desfinanciación de la empresa, que es una realidad; hasta lo reconocen las propias autoridades reguladoras. Tras eso, la sociedad de hecho nos viene a quitar nuestros puestos de trabajo. Antes, a través del diario se pedía gente para entrar a trabajar, pero hoy hay que contar con US$ 60.000 para los puestos de trabajo. Debemos saber que hay trabajadores que, debido a la ansiedad de tener su puesto de trabajo, están accediendo a comprar una parte en sesenta cuotas de US$ 700, con un sueldo de $ 33.000, que es lo que gana un conductor cobrador, trabajando doscientas horas con el presentismo incluido.

Esto debe ser preocupación de los legisladores. Más allá de las diferentes opiniones que puedan tener, fueron elegidos por el pueblo. Dentro de nuestro núcleo hay trabajadores de todos los partidos. Desde mi humilde opinión como trabajador y como parte de esta sociedad, les pedimos que nos den una mano.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tendremos en cuenta las distintas solicitudes que nos han hecho.

Sin duda que la problemática que se está viviendo con el transporte, particularmente con Copsa, es una preocupación de esta Comisión. Más adelante, concurrirán autoridades del Ministerio a hablar sobre este tema, a quienes les manifestaremos su preocupación. Veremos en qué les podemos dar una mano. Les agradecemos su presencia.

Se levanta la reunión.